LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേരള നിയമസഭാ നടപടികൾ

പതിനൊന്നാം കേരള നിയമസഭ

ആറാം സമ്മേളനം

2003 ആഗസ്റ്റ് 12, ചൊവ്വ

വാല്യം CXIX] ഔദ്യോഗിക റിപ്പോർട്ട് [നമ്പർ 39

നിയമസഭ 2003 ആഗസ്റ്റ് മാസം 12-ാം തീയതി ചൊവ്വാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ശ്രീ. വക്കം പുരുഷോത്തമന്റെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ നിയമസഭാ ഹാളിൽ യോഗം ചേർന്നു.

I. ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ

(ഈ സമ്മേളനത്തിലേക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ പട്ടികയിലെ നമ്പർ ബ്രാക്കറ്റിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു.)

(i) വാങ്മൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ ....., ഓർഡർ ....., ചോദ്യം നമ്പർ 921

ദേശീയപാതയിലെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്ന് ലഭിക്കേണ്ട വിഹിതം

* 1 [921] ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ:
ഡോക്ടർ തോമസ് ഐസക്:
ശ്രീമതി പി. കെ. ശ്രീമതി ടീച്ചർ:
ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ദേശീയപാതയിലെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്നും ലഭിക്കേണ്ട വിഹിതത്തിലെ കുടിശ്ശിക നേടിയെടുക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു;

(ബി) നിർമ്മാണ ചെലവിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ യഥാസമയം കേന്ദ്രത്തിൽ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

(സി) ഏതെങ്കിലും പണികളുടെ അവാർഡ് തുക സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്രവുമായി തർക്കമുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ ഏതെല്ലാം എന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ;

(ഡി) കേന്ദ്രത്തിൽനിന്ന് ലഭിക്കാനുള്ള കുടിശ്ശിക എത്ര എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

മരാമത്തുവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): (എ ആന്റ് ഡി) ദേശീയ പാതകളിലെ അറ്റകുറ്റപണികൾക്കു വേണ്ടി 2002-03-ൽ ചെലവഴിച്ച 14.40 കോടി രൂപയിൽ 9.06 കോടി രൂപ കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിന്നും ലഭിക്കുവാനുണ്ട്. ഈ തുകയ്ക്ക് ആവശ്യമായ അലോക്കേഷൻ നൽകണമെന്ന് കേന്ദ്രത്തോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(ബി ആന്റ് സി) നിർമ്മാണച്ചെലവിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ അറിയിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ചെലവഴിച്ച തുകയെ സംബന്ധിച്ച് തർക്കങ്ങളൊന്നുമില്ല.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: സർ, എൻ. എച്ച്. 47 പൂർണ്ണമായും നാലുവരി പാത ആക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു പ്രൊപ്പോസൽ വരികയും Japan Bank for International Co-operation-നുമായി സഹകരിച്ചുകൊണ്ട് അതിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ പദ്ധതി രൂപപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിന്റെ പുരോഗതിയെ സംബന്ധിച്ച് ഒന്ന് പറയാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, നാലുവരി പാത ആക്കുന്നത് അറ്റകുറ്റ പണികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതല്ല. അത് ഒരു പദ്ധതി എന്നുള്ള രീതിയിലാണ് നാലുവരി പാത ആക്കിയത്. ഇൻഡ്യയിൽ 3 റോഡുകൾ നാലുവരി പാത ആക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രിലിമിനറി സ്റ്റഡി നടത്തുന്നതിനാണ് ജപ്പാൻ ബാങ്കിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടിയുള്ള Pre-feasibility Study നടത്താൻ തീരുമാനിച്ചത്. ഒന്നാമത് ചേർത്തല മുതൽ പാറശ്ശാലവരെയുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേ 47 ആണ്. അതിന്റെ പ്രാഥമികമായിട്ടുള്ള Pre-feasibility Study-ക്ക് മുമ്പുള്ള ചർച്ച നടത്തിക്കഴിഞ്ഞു. അതിൽ നമ്മുടെ ചീഫ് എൻജിനിയറും അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയും പോയി ചർച്ച നടത്തിക്കഴിഞ്ഞു. ഇനി ഡീറ്റൈൽഡ് സ്റ്റഡിക്കുവേണ്ടി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കൺസൾട്ടൻസികളെ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പഠനം നടത്താൻ ഇരിക്കുന്നു. മിക്കവാറും നമുക്കത് ലഭിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: സർ, കഴിഞ്ഞ ഞായറാഴ്ച കോഴിക്കോട്ടുനിന്ന് വടകരയ്ക്ക് ഞാൻ പോകുമ്പോൾ എൻ. എച്ച്. 17-ൽ ഒരു ചെറിയ പൂവൻ വാഴയും ഒരു തെങ്ങിൻതൈയും തിക്കോടിക്ക് സമീപം റോഡിൽ ആളുകൾ നട്ടിട്ടുള്ളത് കാണുകയുണ്ടായി. കോഴിക്കോട് മുതൽ തോറോഡ് വരെയുള്ള റെയിൽവേ ഓവർ ബ്രിഡ്ജിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് റോഡ് കുണ്ടും കുഴിയുമായി കിടക്കുകയാണ്. ഈ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽത്തന്നെ മഴ പെയ്തതിനുശേഷമുള്ള പ്രശ്നങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ യാത്ര ദുർഘടമായിരിക്കുകയാണ്. എൻ . എച്ചിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കോഴിക്കോട് മുതൽ അഴിയൂർ വരെയുള്ള റോഡിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സത്വര നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം നടക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം റോഡിൽത്തന്നെ നടത്തണം. വടകര വരെയുള്ള റോഡു നിർമ്മാണത്തിനു വേണ്ടി അവിടുത്തെ വളവും തിരിവും നികത്തി അത് മെച്ചപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ ഒരു സമീപനം എന്താണെന്നുചോദിച്ചാൽ, റോഡിനുവേണ്ടി നമ്മൾ ശബ്ദിക്കും. പക്ഷേ നിർമ്മാണം നടക്കുമ്പോൾ നിർമ്മാണം കൊണ്ട് നടക്കാൻ പറ്റുന്നില്ല എന്നു പറയും. ഇപ്പോൾ അവിടെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മഴയാകുമ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും ആറുമാസം മഴയുള്ളതിനാൽ ആറു മാസം മാത്രം പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു സാഹചര്യമാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ളത്. ഈ ആറുമാസം മഴയുടെ ഇടയിൽ പ്രവർത്തനം നടക്കുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിൽ ചെറിയ ഗർത്തങ്ങളുണ്ടാകുമ്പോൾ ആളുകൾ അതിൽ വാഴ വയ്ക്കുകയും വഴി കൂടുതൽ തടസ്സപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യം നിലവിലുണ്ട്. പക്ഷേ സത്യത്തിൽ അവിടെ നല്ല രീതിയിലുള്ള റോഡ് നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റിൽ വളരെയധികം സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി നമുക്ക് ലഭിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു പദ്ധതിയാണ്. നമുക്ക് ആറുമാസം കൊണ്ട് പ്രവൃത്തി പൂർണ്ണമായും പൂർത്തീകരിച്ച് നിലവാരമുള്ള ഒരു റോഡാക്കി അതിനെ മാറ്റാൻ സാധിക്കും. ആ പ്രവൃത്തി അവിടെ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ഡോ. തോമസ് ഐസക്: സർ, നമ്മുടെ ദേശീയപാത നാലുവരിപ്പാതയായിട്ട് വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് ഈ നിർദ്ദിഷ്ട പാത സജസ്റ്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ? സൂപ്പർ ഹൈവേയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഓൾട്ടർനേറ്റീവായിട്ട് ഇത്തരത്തിൽ ഒരു ദേശീയപാത നാലുവരിപ്പാത ആക്കുന്നതിനുള്ള ചെലവിനേയും കാലാതമസത്തേയും കുറിച്ച് വല്ല താരതമ്യപഠനവും നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; നടത്തുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയും ഇതും തമ്മിൽ വ്യത്യസ്തമാണ്. കാരണം നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ വീതി കൂട്ടുന്നതിന് ഇതിൽ ആക്സസ് കൺട്രോൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടു തന്നെ നമുക്ക് ഇതൊരു സ്പീഡ് വേ ആയിട്ട് ഒരിക്കലും യൂസ് ചെയ്യാൻ പറ്റില്ല. മാത്രമല്ല സ്ഥലമുള്ളിടത്തു മാത്രം വീതികൂട്ടാനുള്ള ഒരു നിലപാടാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് എടുത്തിട്ടുള്ളത്. അതുപോലെ തന്നെ, ചേർത്തല മുതൽ പാറശ്ശാല വരെയുള്ള റോഡിന്റെ കാര്യത്തിൽ അവർ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് ലാൻഡ് അവയിലബിൾ ആണെങ്കിൽ മാത്രമേ അത് അനുവദിക്കുകയുള്ളൂ എന്നാണ്. ഈ സ്ഥലത്ത് ഭാഗ്യവശാൽ നമുക്കാവശ്യമുള്ള നാലുവരിപ്പാതയ്ക്കു വേണ്ടിയുള്ള ലാൻഡ് അവയിലബിൾ ആയതുകൊണ്ട് അവർ ഈ സ്കീം പരിഗണിക്കാമെന്നു പറഞ്ഞാണ്, Pre-feasibility Study-ക്ക് വിധേയമാക്കിയത്. പക്ഷേ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയുടെ കൺസപ്റ്റ് എന്നു പറഞ്ഞാൽ അത് ഒന്നുവേറെ തന്നെയാണ്. എക്സ്പ്രസ്സ് വേ എന്തുകൊണ്ട് ഉണ്ടാക്കുന്നു എന്നു പറഞ്ഞാൽ ഈ , അഞ്ചരമണിക്കൂർ, അല്ലെങ്കിൽ

ആറുമണിക്കൂർ കൊണ്ട് കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ എത്തുന്നതിനുള്ള ഒരു ഓൾട്ടർനേറ്റീവ് റൂട്ട് എന്നുള്ള രീതിയിലാണ് എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയെക്കുറിച്ചുള്ള പഠനം നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടു പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ ആഗ്രഹമനുസരിച്ച് നാഷണൽ ഹൈവേയൊക്കെ നാലുവരിപ്പാത ആക്കണമെന്നാണ്. പക്ഷേ നമുക്ക് 8 നാഷണൽ ഹൈവേയുണ്ട്. അതിൽ ഒരു നാഷണൽ ഹൈവേയിലാണ് നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടക്കുന്നത്. അതായത് നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ൽ. ഇതു തീർന്നതിനുശേഷമേ നാഷണൽ ഹൈവേ 17 ലേയ്ക്ക് വരികയുള്ളു. അതു കഴിഞ്ഞ് 212 ഉണ്ട്, 213 ഉണ്ട്, 208 ഉണ്ട്, 49 (എ) ഉണ്ട്, 220 ഉണ്ട്. ഇങ്ങനെ ധാരാളം നാഷണൽ ഹൈവേകൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ഇതൊന്നും ഇപ്പോൾ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയുടെ നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്താൻ നമുക്ക് സാധിച്ചിട്ടില്ല.

ഡോ. തോമസ് ഐസക്: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ രൂപ പൈസ ചെലവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയത് എന്തുകൊണ്ടും അഭികാമ്യമായിരിക്കും. എന്റെ രണ്ടാമത്തെ ചോദ്യം ബി. ഒ. ടി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ ദേശീയപാത നിർമ്മിക്കുന്നതിന് വല്ല നിർദ്ദേശങ്ങളും പരിഗണനയിലുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇനി എല്ലാം ടോൾ അടിസ്ഥാനത്തിലാക്കണം എന്നുള്ളതാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. കുറച്ചു നാളുകൾ കഴിഞ്ഞാൽ ദേശീയപാതയിലും ബി. ഒ. ടി. അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള വികസനമായിരിക്കും എന്നാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ സൂചന.

ശ്രീമതി. പി. കെ. ശ്രീമതി ടീച്ചർ: സർ, കണ്ണൂരിൽനിന്ന് കോഴിക്കോട്ടേയ്ക്കുള്ള എൻ. എച്ച്. 17-ൽ വളരെയേറെ ഗതാഗത കുരുക്ക് അനുഭവപ്പെടുന്ന മേഖലയാണ് മാഹി വരെയുള്ള ഭാഗം. അതിനു പുറമേ ധർമ്മടം പാലം, മൊയ്തു പാലം എന്ന രണ്ടു പാലങ്ങൾ ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലത്തുണ്ടാക്കിയ വളരെ പഴകിയ രണ്ടു പാലങ്ങളാണ്. ഒരു വാഹനം കടന്നുപോയശേഷം മാത്രമേ മറ്റു വാഹനങ്ങൾക്ക് തിരിച്ചുവരാൻ കഴിയുകയുള്ളു. അപ്പോൾ അങ്ങനെയുള്ള പാലം, കഴിഞ്ഞ കുറേവർഷങ്ങളായി പലതവണ റിപ്പയർ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽപ്പോലും ഏതു സന്ദർഭങ്ങളിലും അപകടം വരാവുന്ന സ്ഥിതിയിൽ എത്തിയിരിക്കയാണ്. ഇത്തരം സന്ദർഭത്തിൽ ഈ രണ്ടു പാലങ്ങളും അടിയന്തിരമായി വീണ്ടും പുനർനിർമ്മിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ഇതുസംബന്ധിച്ച് ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ നിവേദനം നൽകിയിരുന്നു. അതനുസരിച്ച് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ അതു സമർപ്പിക്കുകയും ആ രണ്ടു പാലങ്ങൾ പുനർനിർമ്മിക്കുന്നതിനും, വേറെ പാലങ്ങൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നിർമ്മിക്കുന്നതിനും വേണ്ടിയുള്ള നിർദ്ദേശം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. സി. ആർ. എഫ്.-ൽ അതുൾപ്പെടുത്തണം എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞങ്ങൾ അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്. മിക്കവാറും ഈ രണ്ടു പാലങ്ങളും നമുക്ക് വേറെ തന്നെ പുനർനിർമ്മിക്കാൻ കേന്ദ്രം അനുമതി നൽകും എന്നു വിശ്വസിച്ചാണ് മുന്നോട്ടു പോകുന്നത്.

ശ്രീമതി പി. കെ. ശ്രീമതി ടീച്ചർ: സർ, മറ്റൊരു ചോദ്യം, ഇതേ എൻ. എച്ച്. 17-ൽ കണ്ണൂരിൽനിന്ന് തലശ്ശേരിക്ക് വരുന്ന മുഴുപ്പിലങ്ങാട് ഭാഗത്ത് ഈ അടുത്ത നാളുകളിലും മെക്കാഡ് ടാറിംഗ് ചെയ്യുകയുണ്ടായി. വളരെ നല്ല രീതിയിൽ കുറേക്കാലത്തേയ്ക്ക് എന്ന നിലയ്ക്കാണ് ഈ മെക്കാഡ് ടാറിംഗ് ചെയ്യുന്നത്. കാരണം രണ്ടു മൂന്നാഴ്ചകൊണ്ട് മുഴുപ്പിലങ്ങാട് ഭാഗത്തുകൂടി കടന്നു പോകുന്ന എൻ. എച്ച്. 17 പൂർണ്ണമായും തകർന്ന് ചളി നിറഞ്ഞ ഒരു ഭാഗമായിത്തീർന്നിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്, എന്നു ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ബി. എം. ആന്റ് എ. സി. ചെയ്യുന്ന സ്ഥലത്ത് ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ അതിൽ ബി. സി. എന്നു പറയുന്ന ഏറ്റവും മുകളിലുള്ള ടോപ്പിൽ ചെറിയ ചെറിയ ഹോൾസ് എന്നു പറയാൻ പറ്റില്ല. ഇളകി പോകുന്നു എന്നുള്ള അഭിപ്രായം വന്നപ്പോൾ ഞങ്ങൾ അതേകുറിച്ച് അന്വേഷിച്ചു. സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റ് അതു പരിശോധിച്ച ശേഷം പറഞ്ഞത് ക്രസ്റ്റിന്റെ തിക്കനെസ്സ് വളരെ കുറഞ്ഞ സ്ഥലങ്ങളിലാണ് ഇത് കാണുന്നത് എന്നാണ്. അങ്ങനെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ക്രസ്റ്റ് മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി അതിന്റെ Built up spray grouting എന്നു പറയും. BUSG ചെയ്ത ശേഷം മാത്രമേ ഇവിടെ ബി. സി. ചെയ്യുകയുള്ളൂ. ക്രസ്റ്റ് വളരെ കുറഞ്ഞതുകൊണ്ടാണ് ആ ഭാഗത്ത് അങ്ങനെ സംഭവിച്ചത്. അത് ശാസ്ത്രീയമായി പരിശോധിച്ച് അതിന് പോംവഴി കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് ബി. യു. എസ്. ജി. എന്നു പറയുന്ന ഒരു ഗ്രൗട്ടിംഗ് ചെയ്തതിനുശേഷം മാത്രമേ അവിടെ ബി. എം. ആന്റ് എ. സി. ചെയ്യാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ എന്നു നിർദ്ദേശം നൽകിയത്.

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: നമ്മുടെ ദേശീയ പാതകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായിട്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് എത്ര ശതമാനം സംഖ്യയാണ് തരുന്നത്? അതോടൊപ്പം നമ്മുടെ ദേശീയ പാതയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കും വികസനത്തിനുമായി ചെലവാകുന്ന സംഖ്യയുടേയും മറ്റു കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചും കേന്ദ്രത്തിൽ സമയാസമയങ്ങളിൽ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കാത്തുകൊണ്ട് നമുക്ക് ഏതെങ്കിലും പദ്ധതികൾ നഷ്ടപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽ അങ്ങനെ നഷ്ടപ്പെടാനിടയായ സാഹചര്യം വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: നമുക്ക് ഒരിക്കലും അങ്ങനെ നഷ്ടപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ചില വർഷങ്ങളിൽ നമ്മുടെ അലോട്ട്മെന്റിനേക്കാൾ കൂടുതൽ എക്സ്പെൻഡിച്ചർ വരുന്നു എന്നു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ള്ളതാണ്. ഈ വർഷം ഒ. ആർ.. (ഓർഡിനറി റിപ്പോർട്ട്)-ൽ 534 ലക്ഷം രൂപയാണ് നമുക്ക് അലോട്ട്മെന്റ്. എക്സ്പെൻഡിച്ചർ 1,440 ലക്ഷം രൂപ. സാധാരണ അത് കൊടുക്കുമ്പോൾ അവർ അത് വക വച്ച് റീ-ഇംബേഴ്സ് ചെയ്ത തരാറുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ വർഷങ്ങളിലൊക്കെ ഇതുപോലെ അധികചെലവ് വരുമ്പോൾ അത് അഡ്ജസ്റ്റ് ചെയ്ത് റീ-ഇംബേഴ്സ് ചെയ്ത് തരാറുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: ദേശീയ പാതയുടെ വികസനത്തിന് കേന്ദ്ര റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഹൈവേ മന്ത്രാലയം ഈ വർഷം 331 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതികൾ നൽകിയിട്ടുണ്ട് എന്നൊരു വാർത്ത കണ്ടു. അതിൽ എത്ര കോടി രൂപ നമുക്ക് ഈ വർഷം ലഭിച്ചുവെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: നമ്മുടെ ആന്വൽ പ്ലാനിൽ അവർ നമുക്ക് അനുവദിച്ചുതന്നിരിക്കുന്നത് 191 കോടി രൂപയാണ്. പ്ലാനിൽ അത്രയാണ് അവർ വകവച്ചിട്ടുള്ളത്.അതിൽ കൂടേ പണം on going work-നുവേണ്ടി ഈ വർഷത്തിൽതന്നെ എടുക്കുന്നതുകൊണ്ട് 191 കോടി രൂപ ഈ വർഷം പൂർണ്ണമായും ലഭിച്ചുവെന്ന് വരില്ല.

ശ്രീ. കെ. ബാബു: 8 നാഷണൽ ഹൈവേകളുടെ പ്രപ്പോസൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ മുമ്പിലുണ്ട് എന്ന് പറഞ്ഞു. കൊച്ചി, മദിരാശി ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഇപ്പോൾ ഏതു ഘട്ടത്തിലാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കേരള ഹൈക്കോടതിയിൽ ഒരു കേസ് ഉണ്ടായതിനെ തുടർന്ന് തൃപ്പൂണിത്തുറ, കൊണ്ടന്നൂർ ഭാഗത്തുള്ള ബൈപ്പാസിന്റെ നിർമ്മാണം മുന്നോട്ടുപോകുന്നില്ല. ഈ കാര്യം ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? ഈ കാര്യത്തിൽ എന്തു നടപടി സ്വീകരിച്ചുവെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: "Golden quadriliteral"-ന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് നമുക്ക് കൊച്ചി സേലംസ് പാർലർ ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്. അത് പൂർണ്ണമായും നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. അതിപ്പോൾ 49-ന്റെ സ്റ്റേജ് ബൈ സ്റ്റേജാണ് ഓരോ പ്രവൃത്തിക്കും പ്രയോറിറ്റി കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ന്റെയും, 17-ന്റെയും പ്രയോറിറ്റിക്കുശേഷം മാത്രമേ 49-ന്റെ പ്രയോറിറ്റി ഫിക്സ് ചെയ്യുകയുള്ളൂ പക്ഷേ, ഞങ്ങൾ അത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ ടേക്കപ്പ് ചെയ്തിട്ട് സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ ഏതാനും ദിവസങ്ങൾക്കുമുമ്പ് ചീഫ് എൻജിനീയർ ഡൽഹിയിൽ ചെന്ന് ഇതു സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ബൈപ്പാസിന്റെയടക്കം പ്രോബ്ളംസ് തീർക്കുന്നതിനുള്ള ഡിസ്ക്കഷൻസ് നടത്തിക്കഴിഞ്ഞു.

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: നാഷണൽ ഹൈവേ റോഡിൽക്കൂടി കോഴിക്കോടുനിന്ന് കണ്ണൂരിലേയ്ക്ക് പോകുമ്പോൾ വടകര നിന്ന് കണ്ണൂർവരെയുള്ള ഭാഗത്ത് പ്രവർത്തനം കുറേ മുന്നേറിയിട്ടുണ്ട്. വടകര നിന്ന് കണ്ണൂർ വരെ എത്തുന്ന ഭാഗത്തുള്ള രണ്ട് പാലങ്ങളുടെ കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീമതി ടീച്ചറിന്റെ ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായിട്ട് മന്ത്രി പറഞ്ഞു. അതുകൊണ്ട് മാത്രം പ്രശ്നം തീരുന്നില്ല. ഇവിടെ മുഴുപ്പിലങ്ങാട് നിന്ന് മാഹിയിലേക്കുള്ള തലശ്ശേരി മാഹി ബൈപ്പാസ്, വളരെ വർഷങ്ങളായിട്ടുള്ള ഒരു പ്രോജക്ടാണ്. എത്രയോ കാലമായി പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതാണ്. ആ ബൈപ്പാസ് കൂടി വന്നാൽ മാത്രമേ ആ ഭാഗത്തുള്ള യാത്ര സുഖകരമാകൂ. അതുകൊണ്ട് അതിനുള്ള നടപടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: മൊത്തം 18.014 കി. മീ. നീളമുള്ള തലശ്ശേരി മാഹി ബൈപ്പാസിന്റെ 9.47 കി. മീ. സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. എങ്കിലും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആനുവൽ പ്ലാനിൽ തന്നെ വകയിരുത്തിക്കൊണ്ട് റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനുള്ള അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടില്ല. മുഴുപ്പിലങ്ങാട്ടു മുതൽ തലശ്ശേരി കൂത്തുപറമ്പ് റോഡ് ക്രോസ് ചെയ്യുന്ന സ്ഥലം വരെയുള്ള ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണത്തിന് എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കി കേന്ദ്രത്തിൽ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. എസ്റ്റിമേറ്റ് 42 കോടി രൂപയാണ് ഇപ്പോൾ അവർ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ബി. ഒ. ടി. സ്കീമിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ഈ ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്യുമെന്ന് കേന്ദ്ര മന്ത്രി കഴിഞ്ഞ തവണ കോഴിക്കോട് വന്നപ്പോൾ, അദ്ദേഹമായി ചർച്ച ചെയ്ത സമയത്ത് പറഞ്ഞതാണ്. അത് തത്വത്തിൽ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ടി. വി. ചന്ദ്രമോഹൻ: കർണ്ണാടക സംസ്ഥാനത്തുനിന്നുൾപ്പെടെ മംഗലാപുരം വഴി ശബരിമലയ്ക്കു പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ മിക്കവാറും ഗുരുവായൂർ വഴിയാണ് പോകുന്നത്. ആ റോഡുകളും അതുവഴി ശബരിമലയ്ക്കുപോകുന്ന റോഡുകളും റിപ്പയർ ചെയ്ത് വാഹനങ്ങൾക്ക് ഏറ്റവും സൗകര്യമായി ഓടാനുള്ള സൗകര്യമുണ്ടാക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇപ്പോൾ ഈ പ്രാവശ്യത്തെ സി. ആർ. എഫ്.-ൽ കുറെ വർക്കുകൾ സബ്മിറ്റ് ചെയ്തതിൽ ഒന്ന്, ഗുരുവായൂർ-കുന്നംകുളം റോഡ് ആണ്. കൂടാതെ ചാവക്കാട്-ഗുരുവായൂർ, ചൂണ്ടൽ തുടങ്ങി വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഈ പ്രദേശത്തെ റോഡ് മുഴുവൻ സി. ആർ. എഫ്.-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്ന സജഷൻസ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. മിക്കവാറും അത് അംഗീകരിക്കുമെന്ന വിശ്വാസത്തിലാണ്.

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: ' നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ഉം നാഷണൽ ഹൈവേ 17-ഉം തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. മണ്ണുത്തിയിൽ നിന്ന് തൃശ്ശൂർ ടച്ച് ചെയ്തുകൊണ്ട് കൊടുങ്ങല്ലൂർ പറവൂർ ബന്ധപ്പെടുത്തുന്ന ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഗതാഗതമുള്ള ഒരു റൂട്ടാണ്. അത് സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയായിട്ട് ഉയർത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ദേശീയപാതയുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള ഒരു സ്കീമിൽ അത് ഉൾപ്പെടുത്തുമെന്ന് നേരത്തെ പ്രൊപ്പോസലുണ്ടായിരുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ഇതൊന്നും മെയിൻ ചോദ്യത്തിൽ വരുന്നതല്ല. പിന്നെ ഞാനൊന്നും മിണ്ടുന്നില്ല.

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: ദേശീയ പാതയാണ് സർ,

മി. സ്പീക്കർ: ദേശീയപാത എന്നൊരു വാക്കുണ്ടായാൽ മതിയോ? ദേശീയ പാതയുടെ അറ്റകുറ്റ പണിയാണ് മെയിൻ ചോദ്യം.

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: N.H. 47-ഉം 17-ഉം തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് തൃശ്ശൂർ ടൗണുമായിട്ട് ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. ആ പ്രൊപ്പോസൽ നിലവിലുണ്ടോ? ഇല്ലെങ്കിൽ ആ പ്രൊപ്പോസൽ പരിഗണിക്കുമോ?

മി. സ്പീക്കർ: തൃശ്ശൂരിന് അങ്ങനെ പ്രത്യേക ഇമ്പോർട്ടൻസൊന്നുമില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇവിടെ വന്നിട്ടുള്ള അധികം ചോദ്യങ്ങളും അറ്റകുറ്റ പണിയുമായിട്ട് ബന്ധമുള്ളതല്ല. ഇപ്പോൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാട് കൂടുതൽ നാഷണൽ ഹൈവേകൾ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതിനു പകരം ഉള്ളനാഷണൽ ഹൈവേയിൽ കൂടുതൽ ജോലി ചെയ്യുക എന്നതാണ്. ഈ പ്രൊപ്പോസൽ പോയി കഴിഞ്ഞാൽത്തന്നെ ഈയടുത്ത കാലത്തെങ്കിലും സാങ്ഷൻ ചെയ്യുമോ എന്നത് സംശയമാണ് എങ്കിലും നമുക്ക് ശ്രമിച്ചുനോക്കാം.

ശ്രീ. ടി. എൻ. പ്രതാപൻ: N.H. 47-ലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഭാഗമാണ് തൃപ്രയാർ ഉൾപ്പെടുന്ന ഭാഗം. ഗുരുവായൂർ ക്ഷേത്രത്തിലേക്കും തെക്കേ ഇന്ത്യയിലെ ഏക ശ്രീരാമസ്വാമി ക്ഷേത്രമായ തൃപ്രയാർ ശ്രീരാമസ്വാമി ക്ഷേത്രത്തിലേയ്ക്കും നിരവധി ഭക്തന്മാർ കടന്നുപോകുന്ന ഭാഗമാണ്. അതിന്റെ കൈപ്പമംഗലം മുതൽ തളിക്കുളം വരെയുള്ള N.H. 47-ന്റെ ഭാഗം തകർന്ന് തരിപ്പണമായി കിടക്കുകയാണ്. B.M.& A.C. സ്കീമിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി സമ്പൂർണ്ണമായും നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ടെന്റർ കഴിഞ്ഞുവെങ്കിലും ഹൈക്കോടതിയിൽ ഒരു കേസ് ഉണ്ടായതുകൊണ്ട് അതിന്റെ പണി നടക്കാതെ കിടക്കുകയാണ്. ആ കേസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് തലത്തിൽ ചർച്ച ചെയ്ത് നെഗോഷിയേറ്റ് ചെയ്ത് അടിയന്തിരമായും അവിടത്തെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഈ കാര്യം ഗൗരവമായി പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ടി. കെ. ബാലൻ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ദേശീയ പാത നാലുവരി ആകുന്നതു സംബന്ധിച്ചുള്ള കാര്യം ഇവിടെ പറഞ്ഞു. യഥാർത്ഥത്തിൽ വടക്കേമലബാറിലെ NH 17 ഫലത്തിൽ പഞ്ചായത്ത് റോഡാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് ഞാൻ അത് പറയേണ്ട കാര്യമില്ല. ആഴ്ചയിൽ ഒരു ദിവസം അദ്ദേഹം അവിടെ വരുന്നതാണ്. പ്രശ്നം അവിടെ ആക്സിഡന്റ് വർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽപ്പെട്ട വളപട്ടണം മുതൽ കീച്ചേരി വരെയുള്ള ഒന്നര കി. മീ.-നിടയ്ക്ക് കഴിഞ്ഞ ഒരു വർഷം 139 ആക്സിഡന്റ് നടന്നു. 23 ആളുകൾ മരണപ്പെട്ടു. 150 ആളുകൾ injured ആയി. ഞാൻ ഈ കാര്യം സംബന്ധിച്ച് റോഡ് വൈഡൻ ചെയ്യണമെന്നും, ഈ റോഡിൽ ഡിവൈഡർ സ്ഥാപിക്കണമെന്നും കേന്ദ്ര സർഫസ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മിനിസ്റ്റർക്ക് എഴുതിയപ്പോൾ വളരെ വിസ്മയകരമായ മറുപടിയാണ് എനിക്ക് ലഭിച്ചത്. അതിന്റെ കോപ്പി ഞാൻ N. H.ന്റെ ചീഫ് എൻജിനീയർക്ക് അയച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിൽനിന്ന് യാതൊരു നിർദ്ദേശവും ഈ റോഡിന്റെ വൈഡനിംഗിനെ സംബന്ധിച്ച് കിട്ടിയിട്ടില്ല എന്നാണ് മറുപടി കിട്ടിയത്. അത് കിട്ടിയാലുടൻ പരിഗണിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. ഞാനത് സി. ഇ-യ്ക്ക് അയച്ചുകൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് വേണ്ടരൂപത്തിലുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ വേണ്ട സമയത്ത് കേന്ദ്രത്തിൽ എത്തിക്കുകയും വേണ്ട സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുകയും ചെയ്യുന്ന കാര്യത്തിൽ നമ്മൾ പിന്നിലാണെന്നുള്ള കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പരിഗണിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: തന്ന മറുപടി എന്താണെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. ഞങ്ങൾ നേരിട്ട് മന്ത്രിയോട് സംസാരിച്ചപ്പോൾ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് ഫസ്റ്റ് പ്രയോറിറ്റി N. H.47-നാണെന്നാണ്. ഈ പറഞ്ഞ 47 തന്നെ ഫോർ ലൈൻ ആക്കുന്നതിന് 60 കി. മീ. ആണ് അവർ ആദ്യം അനുവദിച്ചത്. അവിടെചെന്ന് സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയപ്പോൾ ആണ് 209 കി. മീ. ആണെന്ന് അദ്ദേഹത്തോട് നേരിട്ട് പറഞ്ഞത്. മാത്രമല്ല അദ്ദേഹം ഇന്ത്യയിൽ 10,000 കി. മീ. ഫോർ ലൈൻ ആക്കുന്നതിൽ നമുക്ക് 600 കി. മീ. നൽകാമെന്ന് തത്വത്തിൽ സമ്മതിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. അതിന്റെ അർത്ഥം 209 കി. മീ. N. H.47-ൽ പൂർത്തീകരിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ അടുത്തത് N. H. 17-ലേക്കായിരിക്കും. 17 ഫോർ ലൈൻ ആക്കുന്നതിനുള്ള പ്രോബ്ലം, നമുക്ക് ലാന്റ് കൊടുക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ്. പല സ്ഥലത്തും ആവശ്യമുള്ള ലാന്റ് അക്വസിഷൻ നടത്തി നമ്മൾ കൊടുക്കണം. ലാന്റ് അക്വസിഷൻ ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് വലിയ ബാധ്യത വരുന്നുവെന്നുള്ളതുകൊണ്ടുള്ള പ്രോബ്ലമാണ് പല സ്ഥലത്തുമുള്ളത്. കേന്ദ്രം അധികം പണം തരുന്നില്ല എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് പല സ്ഥലത്തും വൈഡൻ ചെയ്യാൻ പറ്റാതെ വരുന്നത്. മാംഗ്ലൂർ-കാസർകോഡ് പോർട്ട് കണക്റ്റിവിറ്റി എന്നു പറഞ്ഞ് നാലുവരി ആദ്യം തരാമെന്നുപറഞ്ഞു. സ്ഥലം ലഭ്യമാകാത്തതുകൊണ്ട് ഫോർലൈൻ പോലും മാംഗ്ലൂരിന്റെ അതിർത്തിയിൽ വച്ച് നിർത്തിയിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ലാന്റ് ലഭിക്കാത്ത സാഹചര്യം നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും നമ്മൾ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുന്നുണ്ട്. കുറച്ച് ലാന്റ് മഞ്ചേശ്വരം ഭാഗത്തൊക്കെ അവയിലബിളായതുകൊണ്ട് ഫോർട്ട് കണക്റ്റിവിറ്റി ലഭ്യമാകാൻ സാദ്ധ്യതയുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്: സർ, പഴയ തിരുവിതാംകൂറിന്റെ മെയിൻ റോഡിൽ ഇപ്പോൾ രണ്ടുമൂന്ന് സ്ഥലത്തെ പാലങ്ങളിൽ വീതി ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ബസ്സുകൾ എടുത്ത് അപ്പുറത്ത് വയ്ക്കണം. ഒന്ന് കൊട്ടാരക്കരയിലും രണ്ടെണ്ണം ചെങ്ങന്നൂരുമാണ്. അങ്ങനെ പലപ്രദേശങ്ങളിലും വണ്ടി എടുത്ത് മാറ്റേണ്ട ഗതികേട് ഇപ്പോഴുമുണ്ട്. മാർത്താണ്ഡവർമ്മ മഹാരാജാവിന്റെ കാലത്ത് തുടങ്ങിയതാണ്. ഒരു വണ്ടിക്ക് പോകാൻ പറ്റില്ല. ഒരു സൈക്കിളിനുപോലും കഷ്ടിച്ചേ പോകാൻ കഴിയൂ. മറ്റ് എല്ലാ പാലങ്ങളും സ്റ്റേറ്റ് കോൺഗ്രസ്സുകാർ പൊളിച്ചു മാറ്റിയപ്പോഴും ഈ പാലങ്ങൾ പൊളിക്കാതെ ഇപ്പോഴും നിൽക്കുകയാണ്. ഒരു വണ്ടിക്ക് കടന്നുപോകാൻ അവിടെ ഇടമില്ല. അതുകൊണ്ട് ചെങ്ങന്നൂരിലുള്ള രണ്ട് പാലങ്ങളും കൊട്ടാരക്കരയിലെ പാലവും മാറ്റിയെങ്കിൽ മാത്രമേ ഭയംകൂടാതെ കടന്നുപോകാൻ കഴിയൂ. നാഷണൽ ഹൈവേ എന്നുപറയുവാൻ അവകാശമില്ല. അത് എം. സി. റോഡാണ്. ആ എം. സി. റോഡിലെ മൂന്ന് പാലത്തിന്റെയും ഈ ഗതികേട് മാറ്റിത്തരുവാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ആലോചിക്കുമോ?

മി. സ്പീക്കർ: ഈ സഭയിലെ സീനിയർ അംഗമായ ഒരാൾ ഇങ്ങനെ മെയിൻ ചോദ്യവുമായി ഒരു ബന്ധമില്ലാത്ത കാര്യം ചോദിക്കുന്നത് ശരിയല്ല.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ അറ്റകുറ്റപ്പണിയും പ്രാദേശിക പ്രവൃത്തിയും വിട്ടു. എം. സി. റോഡിന്റെ വൈഡനിംഗിനുവേണ്ടി ലോക ബാങ്കിന്റെ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. രണ്ടുവർഷത്തിനുശേഷം വീണ്ടും അങ്ങ് ചോദ്യം ഉന്നയിക്കുകയാണെങ്കിൽ എനിക്ക് വ്യക്തമായി മറുപടി പറയുവാൻ കഴിയും. കാരണം രണ്ടുവർഷമാകുമ്പോൾ അത് പൂർണ്ണമായും വീതികൂട്ടി, നിലവാരമുള്ള പാലങ്ങൾ പുനർനിർണ്ണയിച്ചുകൊണ്ടുള്ള എം. സി. റോഡായി മാറിയിരിക്കും.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ലെ തോട്ടപ്പള്ളി-കൃഷ്ണപുരം പ്രദേശത്തെ വർക്ക് കഴിഞ്ഞു റോഡ് ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. വീതി കൂട്ടാൻ നടപടി കൈക്കൊള്ളാത്തതുകൊണ്ട് വളരെയേറെ അപകടം ഉണ്ടാകുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ അങ്ങ് ഒരു യോഗം വിളിക്കുകയുണ്ടായി. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നാലുവരിപാത വരുന്നതിനുമുമ്പ് തന്നെ അതിന്റെ രണ്ട് സൈഡും വീതികൂട്ടി റിപ്പയർ ചെയ്ത് യാത്രക്കാർക്ക് അപകടം ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കണമെന്ന ഒരു പ്രോജക്ട് തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നു. അതിന്റെ ഇംപ്ലിമെന്റേഷൻ ഏതുവരെയായി എന്നുപറയുവാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇവിടെ പറഞ്ഞപോലെ മൊത്തത്തിലുള്ള ഫോർ ലൈനിന്റെ ഭാഗമായി വരുന്ന പോർഷനിലാണ്. പക്ഷേ ഇതിനെ ആദ്യംതന്നെ സ്പെസിഫിക്കായി എടുക്കാം. കാരണം മറ്റേത് കുറേ കാലതാമസം എടുക്കുവാൻ സാദ്ധ്യതയുള്ളതുകൊണ്ട് ഈ ഭാഗം മാത്രം നമുക്ക് സ്പെസിഫിക്കായി എടുത്താൽ ആ കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുവാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ജി. പ്രതാപവർമ്മ തമ്പാൻ: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികളുടെ ചോദ്യത്തിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞത് ചേർത്തല മുതൽ പാറശ്ശാലവരെയുള്ള 209 കിലോമീറ്റർ ദൂരം നാലുവരിപ്പാതയാക്കാനുള്ള തീരുമാനം നടപ്പാകുമെന്നാണ്. അത് ആകാശകുസുമമാണ്. അടുത്തകാലത്തൊന്നും ഇത് നടക്കുവാൻ പോകുന്നില്ല. അത്യാവശ്യം ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നത്, നാഷണൽ ഹൈവേയിലുള്ള ജംഗ്ഷനുളെങ്കിലും നാലുവരിയാക്കി ആദ്യം എറ്റെടുക്കണം. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ 17 കിലോമീറ്റർ നാഷണൽ ഹൈവേയുണ്ട്. കൊട്ടിയം, ചാത്തന്നൂർ, മൈലക്കാട്, കല്ലുവാതുക്കൽ, പാരിപ്പള്ളി എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിലെ കുറേ ജംഗ്ഷനുകളിൽ എന്നും അപകടങ്ങളാണ്. ഞാൻ ഈ സഭയിലിരിക്കുന്നതുതന്നെ അസ്വസ്ഥമായ മനസ്സോടുകൂടിയാണ്. ഏത് നിമിഷവും അവിടെ അപകടം പതിയിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് മെയിൻ ജംഗ്ഷനുകളിലെങ്കിലും നാലുവരിയാക്കി ഒന്നാം ഘട്ടമായിമാറ്റാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: എല്ലാ സ്വപ്നങ്ങളും കുതിരകളായിരുന്നെങ്കിൽ ഭിക്ഷക്കാർ മുഴുവനും അതിന്റെ പുറത്ത് സഞ്ചരിക്കുമായിരുന്നു. നമ്മുടെ ഒരു സ്വപ്നം സാക്ഷാൽക്കരിക്കുവാനുള്ള സമയം അതിന് നൽകണം. അത് കുതിരകളല്ല, എങ്കിലും ഈ സംരംഭം തുടങ്ങുകയാണെങ്കിൽ വരുന്ന ഏതാനും വർഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽ നാലുവരിപ്പാതയാക്കാമെന്ന് പറയുന്ന നമ്മുടെ സങ്കൽപ്പം പൂർത്തീകരിക്കുവാൻ കഴിയും. ഇതിൽ ജംഗ്ഷൻസിന് പ്രയോരിറ്റി കൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നിർദ്ദേശം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് കൊടുക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ: സർ, നമ്മുടെ ദേശീയപാതയിൽ ഏറ്റവും മോശമായി നിൽക്കുന്നത് വടക്കൻ കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതയാണ്. അത് സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് തർക്കമുണ്ടാവില്ല. അവിടെ ഇപ്പോൾ അറ്റകുറ്റ പണികളൊക്കെ ചെയ്യുന്നത് മേയ് മാസമാകുമ്പോഴാണ്. ജൂൺ മാസം ആദ്യം തന്നെ മഴയും വരും. ഇപ്പോൾ മെക്കാഡെ അനുസരിച്ച് അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്താൽപ്പോലും ഈ ദേശീയപാതയുടെ ടാറിംഗ് ജോലി ഒരു പുനർപ്രവർത്തനവും നടത്തുന്നതിന് പര്യാപ്തമല്ല. അതാണ് മുഴുപ്പിലങ്ങാട് ഉണ്ടായത്.അതാണ് കണ്ണൂർ ടൗണിൽ ഉണ്ടായത്. അതുകൊണ്ട് ഇതിനൊരു നിശ്ചിത വർഷത്തെ ഗ്യാരന്റി വയ്ക്കണം. ഇപ്പോൾ പ്രധാനമന്ത്രി റോഡ് റോസ്ഗാർ യോജന പദ്ധതിയിൽ അഞ്ചുവർഷത്തെ ഗ്യാരന്റി കരാറുകാർ ഒപ്പിട്ടുകൊടുക്കണം. അതുപോലെ ഈ മെയിന്റനൻസ് ജോലിചെയ്യുന്ന കരാറുകാർക്ക് നിശ്ചിതവർഷം, അതായത് അഞ്ചുവർഷം എന്ന ഗ്യാരന്റി കൊടുക്കുന്ന വിധത്തിൽ ഈ നവീകരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മാറ്റാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇതിന് നിബന്ധനകളൊക്കെ ഫിക്സ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തന്നെയാണ്. ഇപ്പോൾ പലപ്പോഴും അലോക്കേഷൻ വരുന്ന സമയത്ത് നമ്മുടെ കാലാവസ്ഥയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടല്ല. കാരണം, കേന്ദ്രത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവർക്ക് എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളും തുല്യമാണ്. ഇവിടെ ആറുമാസം മഴക്കാലമാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ചില വർക്കുകൾ ഉദ്ദേശിച്ചസമയത്ത് ആരംഭിക്കുവാൻ സാധിക്കാതെ പോകുന്നത്. പക്ഷേ ചിലതിന് മഴ ആവശ്യമാണ്. പുതിയതായി ഒരു റോഡ് പുതുക്കി നിർമ്മിക്കുന്ന സമയത്ത് അത് സെറ്റിൽ ചെയ്യണമെങ്കിൽ മഴ ഗുണകരമാണ്. മഴയത്ത് അതു ചെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ കൂടുതൽ സ്ട്രോങ്ങായിട്ടുള്ള ബേസ് ഉണ്ടാകും. അതുകൊണ്ട് ചില കാര്യങ്ങളിൽ മഴ നമുക്ക് ഗുണകരമായി മാറുന്നുണ്ട്. ഇങ്ങനെ ഒക്കെ ആണെങ്കിലും ബി. എം. ആന്റ് എ. സി.-യിൽ അവർ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്, കാലാവധി മൂന്നുവർഷംവരെ ഈടുനിൽക്കും എന്നതാണ്. പക്ഷേ ഇവിടുത്തെ പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിൽ, ക്രസ്റ്റിന്റെ തിക്ക്നെസ്സ് ഡിഫറൻസ് ഒക്കെ ഉള്ളതുകൊണ്ടും, മഴ ഉള്ളതുകൊണ്ടും ഒക്കെയാണ്. ട്രെയ്നേജ് ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഇതുപോലുള്ള കുഴപ്പങ്ങൾ ചില സ്ഥലത്ത് ഉണ്ടാകുന്നത്. ടെക്നോളജിക്കലി ആ പ്രശ്നങ്ങളൊക്കെ തീർക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടി എടുത്തുവരുന്നു.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, കൊച്ചിൻ, മധുര നാഷണൽ ഹൈവേ കുണ്ടന്നൂരിൽനിന്നും ആരംഭിച്ച് മധുരയിൽ അവസാനിക്കുകയാണ്. ഇതിൽ ഇടുക്കി ജില്ലയുടെ ഭാഗം കാര്യമായി അറ്റകുറ്റ പണികളോ അവയുടെ മറ്റ് ടെണ്ടർ ജോലികളോ ഒന്നും നടക്കുന്നില്ല. പ്രത്യേകിച്ച് ഇടുക്കി ജില്ലയുടെ ഭാഗങ്ങളെ വളരെയേറെ അവഗണിക്കുകയാണ്. അത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് അടിയന്തിര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: എല്ലാ നാഷണൽ ഹൈവേയും ഐ. ആർ. ക്യു. പി. (Improvement of Riding Quality Programme) യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി മെച്ചപ്പെടുത്താൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അല്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ പീര്യോഡിക്കൽ റിന്യൂവൽ പ്രോഗ്രാമിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ബാക്കിയുള്ളഭാഗവും മെച്ചപ്പെടുത്താൻ വേണ്ടിയുള്ള നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. രണ്ടുവർഷമാണ് ഈ സ്കീമിൽ അവർ വച്ചിട്ടുള്ളത്. എങ്കിലും പ്രത്യേകമായി വളരെ മോശമായ പ്രദേശങ്ങൾക്ക് മുൻഗണന നൽകിക്കൊണ്ട് ഈ സ്കീംസ് നടപ്പാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താം.

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയപാതയുടെ ഗുണനിലവാരം പരിശോധിക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ അഖിലേന്ത്യാ ശരാശരിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പിന്നോക്കം നിൽക്കുകയാണ്. ദേശീയപാതയിലെ അറ്റകുറ്റപണികൾക്കും വികസനത്തിനും നമുക്ക് ആവശ്യമായ ഫണ്ട് ലഭിക്കുന്നില്ല. കേന്ദ്രത്തിൽനിന്ന് ആവശ്യമായ സഹായം ലഭിക്കുന്നില്ല എന്നതാണ് സ്ഥിതി. 10-ാം പദ്ധതിയിൽ വകയിരുത്തിയ തുകയുടെ നില പരിശോധിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ ഇത് ബോധ്യമാകുന്നതാണ്. ഈ കാര്യം ഗൗരവമായി പരിശോധിച്ച് കേരളത്തിന് ആവശ്യമായ സഹായം നേടിയെടുക്കുന്നതിനു എന്ത് നടപടിയാണ് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഐ. ആർ. ക്യു. പി. പ്രകാരം, നാഷണൽ ഹൈവേ ഉപരിതല പ്രവൃത്തി നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി കേരളത്തിലെ 70 ശതമാനത്തോളം റോഡുകളും ഐ. ആർ. ക്യു. പി. യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി വളരെ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഓരോ വർഷവും 300 കിലോമീറ്റർ ഐ. ആർ. ക്യു. പി. യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ വർഷം അനുവദിച്ച 299 കിലോമീറ്റർ വർക്കുകൾ പൂർത്തീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അതോടൊപ്പം 139 കിലോമീറ്റർ പിര്യോഡിക്കൽ റിന്യൂവൽ ചെയ്ത് പ്രവൃത്തി നടത്തുന്നതിന് 12 കോടി രൂപയുടെ അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ ഐ. ആർ. ക്യു. പി. പദ്ധതി പ്രകാരം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് എല്ലാ റോഡുകളും വളരെ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി കേരളത്തിന് ആധുനിക സൗകര്യങ്ങൾ അവർ നൽകുന്നുണ്ട്. എങ്കിലും കൂടുതൽ നൽകുന്നതിനു വേണ്ടി സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുന്നതാണ്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, എൻ. എച്ച്. 17-ൽ മൂത്തകുന്നം മുതൽ ഇടപ്പള്ളി വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് പദ്ധതിപ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ച് 30 വർഷമായിട്ടും ഇതുവരെ ഒരു ഘട്ടംപോലും പിന്നിട്ടിട്ടില്ല. അതിന്റെ പകുതി ഭാഗം ലാൻഡ് അക്വയർ ചെയ്തിട്ടിരിക്കുകയാണ്. ബാക്കിയുള്ള ഭാഗം ഫ്രീസ് ചെയ്തിട്ടിരിക്കുകയാണ്. വികസനത്തിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പേരിൽ ഇതുപോലെ ജനങ്ങളെ പീഡിപ്പിക്കരുതെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. 80 കോടി രൂപ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അനുവദിച്ചിട്ട് ഇതുവരെ യാതൊരു പ്രവർത്തനവും മുന്നോട്ടു നീങ്ങിയിട്ടില്ല. ടെണ്ടർ നടപടിപോലും ആയിട്ടില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മുൻകൈ എടുത്ത് ഇത് എത്രയും പെട്ടെന്ന് തീർക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, അതിന് ഇപ്പോൾ സ്ഥലമെടുപ്പ് വളരെ വേഗതയിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇടപ്പള്ളിയിൽ ഒരു ചെറിയ പീസ് മാത്രം എടുത്തുകൊണ്ട് ആർ. ഒ. ബി.-ക്ക് നടത്താമോ എന്നു ചോദിച്ചപ്പോൾ അവർ പറഞ്ഞത് whole scheme ഒരുമിച്ചുവന്നുകഴിഞ്ഞാലേ പണം അനുവദിക്കാൻ സാധിക്കൂ എന്നാണ്. 2 മാസം കൊണ്ട് സ്ഥമെടുപ്പ് പൂർത്തീകരിക്കും. രണ്ടു മാസത്തിനുശേഷം ഇതിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്.

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികളിൽ ഉൾപ്പെടുന്നതാണ് ഡ്രെയിനേജ്. മഴയും കൂടുതലാണ്, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഇരുഭാഗത്തും കെട്ടിടങ്ങളാണ്. ഇന്ന് കെട്ടിടങ്ങളിൽ കോമ്പൗണ്ട് വാൾ പണിയുന്ന സമ്പ്രദായം കേരളത്തിൽ മാത്രമേയുള്ളൂ. ഈ കാരണത്താൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് ഏതു നിർദ്ദേശം വച്ചാലും പണം കിട്ടുകയും ചെയ്യും. അറ്റകുറ്റപ്പണികളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഡ്രെയിനേജുകൾ പൂർത്തിയാക്കി ഈ റോഡുകളുടെ കണ്ടീഷൻസ് സുസ്ഥിരമാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, തീർച്ചയായും. കാരണം ഒ.ഡി.ആർ.-ൽ നമുക്ക് ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സംഖ്യ ഉപരിതലം, IRQP മെച്ചപ്പെടുത്തുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ അവിടെ അധികം പണി വരാതെ വരുന്ന സമയത്ത് കൾവെർട്ട്സ്, ഡ്രെയിനേജസ് എന്നിവയുണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഈ പണം വിനിയോഗിക്കുന്നതാണ്. ഈ നിർദ്ദേശം സ്വാഗതാർഹമാണ്. അത് കേന്ദ്രത്തിൽ ശക്തമായി പറയുന്നതാണ്.

ശ്രീമതി മാലേത്ത് സരളാദേവി: സർ, എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ കുളനട-ആറൻമുള റോഡ് നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ഉൾപ്പെട്ടതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് നേരിട്ട് അവിടെ വന്ന് കണ്ട് ബോധ്യപ്പെട്ടതാണ്. 32 ലക്ഷം രൂപ 2001-02-ലും 2002-03-ലും ബഡ്ജറ്റിൽ തുക അനുവദിച്ചതാണ്. പക്ഷേ ഇതുവരെ അത് ഗതാഗത യോഗ്യമാക്കിത്തീർക്കാനുള്ള ഒരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചു കാണുന്നില്ല. ശബരിമലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കൂടുതൽ ഭക്തജനങ്ങൾ വരുന്ന തിരക്കേറിയ ഒരു റോഡാണ്. അത് ഗതാഗത യോഗ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

മി. സ്പീക്കർ: നാഷണൽ ഹൈവേയാണോ?

ശ്രീമതി മാലേത്ത് സരളാദേവി: നാഷണൽ ഹൈവേയാണ്.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: അത് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പ്രൊഫ. സാവിത്രി ലക്ഷ്മണൻ: നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഓരത്ത് കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്ത ഡ്രെയിനേജുകൾ തുറന്നുകിടക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് എന്റെ ചോദ്യം. മൂടാത്ത ഡ്രെയിനേജുകളാണ്. അതുപോലെ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ എഡ്ജ്, നടപ്പാതയില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ ആളുകൾ നടക്കുന്ന വഴിയോരങ്ങളുമായി വളരെ വലിയ ലെവൽ വ്യത്യാസത്തിൽ കിടക്കുന്നുണ്ട്. ഇത് രണ്ടും റെക്ടിഫൈ ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ അറ്റകുറ്റപ്പണികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചെയ്യുമോ? ചാലക്കുടിയുടെ അനുഭവത്തിൽ നിന്ന് ചോദിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, എവിടെയെങ്കിലും മൂടാതെ ഡ്രെയിനേജ് കിടക്കുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. പി. ശതീശ്ചന്ദ്രൻ: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേ നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്നതിനുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട തടസ്സം സ്ഥലത്തിന്റെ ലഭ്യതക്കുറവാണ് എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞു. ഞാൻ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്, കാസർകോഡ് മുതൽ കണ്ണൂർ വരെയുള്ള എൻ. എച്ച്. 17, അതിൽ ബഹുഭൂരിപക്ഷവും പി. ഡബ്ല്യു.ഡി. സ്ഥലങ്ങളും റവന്യൂ സ്ഥലങ്ങളും അവയിലബിളാണ്. അവിടെ നാലുവരിപ്പാതയ്ക്കുള്ള യാതൊരു നിർദ്ദേശവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ആ സ്ഥലങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ലഭ്യമായ സ്ഥലത്ത് നാലുവരിപ്പാത നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, അത് ഞാൻ പറഞ്ഞു. ഒരു പ്രയോറിറ്റി ഫിക്സ് ചെയ്തുകൊണ്ടാണ് നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ൽ അവർ കൂടുതൽ ശ്രദ്ധ ചെലുത്തുന്നത്. 209 കിലോമീറ്റർ വന്ന് പൂർണ്ണമായും ഇത് നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്നതോടുകൂടി എന്തുതന്നെയായാലും അടുത്ത എക്സ്പെൻഡിച്ചേഴ്സ് വരുന്നത് മുഴുവൻ നാഷണൽ ഹൈവേ 17-ന് ആയിരിക്കും. മാത്രമല്ല, നാഷണൽ ഹൈവേ 17-ൽ ഇപ്പോൾത്തന്നെ പലഭാഗങ്ങളിലുമുള്ള സ്ഥലമുപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് റോഡ് മെച്ചപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതായത് ഞാൻ പറഞ്ഞ വടകര മേഖലയിൽ മാക്സിമം ലാന്റ് എടുത്തുകൊണ്ട് അവിടത്തെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വരും നാളുകളിൽ കൂടുതൽ ഡെവലപ്മെന്റ്സ് നാഷണൽ ഹൈവേ 17-ൽ ഉണ്ടാകുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്: സർ, റോഡ് മന്ത്രാലയത്തിലെ ഗതാഗത ഹൈവേ വിഭാഗം, (M.O.R.T.H) റോഡ് മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് 13,30,000 രൂപയും റോഡ് ബലപ്പെടുത്തുന്നതിന് 19 ലക്ഷം രൂപയുമാണ് നിരക്ക് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ കേരളത്തിൽ സ്റ്റേറ്റ് ഗതാഗത പ്രോജക്ടിന്റെ ഭാഗമായി ഇത് യഥാക്രമം 29,35,000 രൂപയും ഒരു കോടി അമ്പതു ലക്ഷം രൂപയും കൺസൾട്ടന്റ് നിരക്ക് നിശ്ചയിക്കുകയും, ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ അറിയാതെ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഇങ്ങനെ നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിച്ചതിന്റെ ഫലമായി മുന്നൂറ്റി എൺപത്തിയെട്ടുകോടി പത്തു ലക്ഷം രൂപ ഗവൺമെന്റിന് നഷ്ടം വരുത്തിയെന്ന് സി. ആന്റ് എ. ജി. റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഭാഗമായി നടത്തിയ പണികളിൽ ഇതുപോലെ കൺസൾട്ടന്റിനെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ടോ, മുന്നൂറ്റി എൺപത്തിയെട്ടുകോടി പത്തു ലക്ഷം രൂപ സംസ്ഥാനത്തിന് നഷ്ടം വരുത്തിയ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തെ ചെയ്തികളെക്കുറിച്ച് അന്വേഷണം നടത്താൻ തയ്യാറാകുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, നമ്മൾ വസ്തുത വസ്തുതയായിട്ടുതന്നെ പറയണം. അതു ഞാൻ നേരത്തേ പറഞ്ഞതാണ്. സി. ആന്റ് എ. ജി. റിപ്പോർട്ടിൽ വന്നിട്ടുള്ള ഒരു ചെറിയ അപാകതയാണ്. വേൾഡ് ബാങ്ക് സ്കീമിൽ ആകെ നമുക്ക് 60 കോടി രൂപയാണ് കിട്ടിയിട്ടുള്ളത്. അപ്പോൾ 388 കോടി രൂപ നഷ്ടം വരുത്താൻ സാധിക്കുകയില്ല. 60 കോടി രൂപ കിട്ടിയ സ്ഥലത്ത് 388 കോടി രൂപ നഷ്ടം വരുത്താൻ സാധിക്കുകയില്ല. അത് കണക്കിൽ വന്നിട്ടുള്ള ഒരു ചെറിയ അപാകതയാണ്. കൺസൾട്ടൻസി എന്നുപറയുന്ന കൺസെപ്റ്റ് ഇപ്പോൾ സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റും സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നു. ഈ കൺസൾട്ടൻസി എന്നുപറയുന്നത് സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റ് തരുന്ന പണമാണ്. വേൾഡ് ബാങ്ക് സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റ് വഴിയാണ് route ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഒരർത്ഥത്തിൽ ആ കൺസൾട്ടൻസികൾക്കും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പിന്തുണയുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഈ പറഞ്ഞപോലെ നാഷണൽ ഹൈവേ ഫോർ ലൈൻ ആക്കുന്ന കാര്യത്തിലും കൺസൾട്ടൻസിയെ നിയോഗിക്കണമെന്നുതന്നെയാണ്. അതു നമ്മുടെയല്ല; സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റ് അവരുടെ കൺസൾട്ടൻസിയെ നിയോഗിച്ചു കൊണ്ടായിരിക്കും അവരുടെ പഠനങ്ങൾ നടത്തുന്നത്.

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിംകുഞ്ഞ്: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേകളിൽ യാതൊരു മാനദണ്ഡവും കൂടാതെ ഹമ്പുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന രീതി വർദ്ധിച്ചു വരുകയാണ്. കായംകുളം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ് സ്റ്റാൻഡിനു മുന്നിൽ ഒരു ഡസനിലധികം ഹമ്പുകൾ ഉണ്ടാക്കിവച്ചിരിക്കുകയാണ്. അവിടെ വാഹന യാത്രക്കാർക്ക് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇതിനൊരു മാനദണ്ഡം ഉണ്ടാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: യഥാർത്ഥത്തിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ഹമ്പുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനെതിരാണ്. അവർ വന്ന് ഈ ഹമ്പുകളൊക്കെ നീക്കം ചെയ്യണമെന്ന് ശക്തമായി ഞങ്ങളോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. ഏതെങ്കിലും സ്ഥലത്ത് അങ്ങനെ ആവശ്യമുണ്ടെങ്കിൽ, അപകടമുണ്ടെന്ന് തോന്നുന്നുണ്ടെങ്കിൽ, ഡ്രൈവർമാർ സ്പീഡിൽ പോകുന്ന സമയത്ത്, അവിടെ കുറച്ച് മെറ്റൽസ് മാത്രമിട്ട് സ്പീഡ് ബ്രേക്കേഴ്സ് ഉണ്ടാക്കുന്നതിന് അവർ അനുമതി നൽകുന്നുണ്ട്. ഹമ്പുകൾ പൂർണ്ണമായും ചിലപ്പോൾ നീക്കം ചെയ്യേണ്ടിവരും.

ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞു, നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികളൊക്കെ പൂർത്തിയാക്കി നാലുവരിപ്പാതയാക്കുമ്പോൾ ഭാവിയിൽ ബി. ഒ. ടി. ആയതുകൊണ്ട് ടോൾ വരാൻ പോകുന്നു എന്നു പറഞ്ഞു. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ ലക്ഷ്യം തന്നെ excess control ആണ്. അവിടെ ടോൾ എന്തായാലും ഉണ്ടാകും. സാമാന്യ മനുഷ്യന്റെ സഞ്ചാര സ്വാതന്ത്ര്യവും അപകടത്തിലാകാൻ പോകുകയല്ലേ എന്നു ഞാൻ ഭയപ്പെടുന്നു. റെയിൽവെപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർത്തിയായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ദേശീയജലപാതയെപ്പറ്റി സംസാരമുണ്ട്. കടൽ വഴി മംഗലാപുരത്തു നിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്കുള്ള യാത്രയെപ്പറ്റി സ്വപ്നം കാണുന്നുണ്ട്. ആ സ്വപ്നം കുതിരപ്പുറത്താകട്ടെ..... ഇതെല്ലാമുള്ളപ്പോൾ 7,000 കോടി രൂപ മുടക്കി ഒരു എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുണ്ടാക്കി പാവപ്പെട്ട മനുഷ്യരുടെ യാത്രയ്ക്ക് അവകാശമില്ലാതാക്കുന്നത് ഭംഗിയാണോ എന്നും എല്ലാ അറ്റംപ്പറ്റും ദേശീയ ഹൈവേയുടെ ഈ വികസനത്തിന് മാത്രം മാറ്റിവെയ്ക്കുന്നതല്ലേ ഉചിതമെന്നും ഗവൺമെന്റ് ചിന്തിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ദേശീയപാതയിൽവരുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ അവിടെയുണ്ട്. Ribbon Development പലഭാഗത്തും ഉണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: യഥാർത്ഥത്തിൽ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയ്ക്ക് നിങ്ങൾ എതിരാണോ?

ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം: എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഒരുപാട് പേർക്ക് ആശങ്കകൾ ഉണ്ട്. അവരുടെ ജീവിതത്തെപ്പറ്റി, അവരുടെ ഭൂമിയെപ്പറ്റി ആശങ്കയുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: That is not a good attitude.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ട ഒരു കാര്യം, വരുന്ന 10 വർഷത്തിനുശേഷം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം ഒരു Parking slot ആയി മാറാൻ പോകുകയാണ്. അതായത് വണ്ടികൾ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പോകാൻ സാധിക്കാത്ത രീതിയിലുള്ള Parking slot ആയി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം മാറാൻ പോവുകയാണ്. അതിന് പരിഹാരം വേണോ വേണ്ടയോ എന്നതാണ് നമ്മുടെ മുന്നിലുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട ചോദ്യം.

ശ്രീ. എ. പി. അനിൽകുമാർ: സർ, നമ്മടെ ദേശീയപാതകളും സ്റ്റേറ്റ് റോഡുകളുമൊക്കെ ഭൂരിഭാഗവും വരുന്നത് B.M. & A.C. വച്ചാണ്. B.M. & A.C.സംവിധാനം ഒരു കിലോമീറ്റർ ചെയ്യണമെങ്കിൽ ഏതാണ്ട് 25 ലക്ഷം രൂപയാണ് ചെലവെന്നാണ് എന്റെ അറിവ്. മിനിമം മൂന്നിഞ്ച് കനമുണ്ടായിരിക്കണം എന്നാണ് അറിയുന്നത്. അതുപോലെ 3 വർഷം മുതൽ 5 വർഷം വരെയാണ് ഗ്യാരന്റി പറയുന്നത്. ഒരു മഴയ്ക്കു ശേഷം തന്നെ B.M. & A.C. ചെയ്ത റോഡുകൾ പൊളിഞ്ഞ കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ പലരും സൂചിപ്പിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടിയായി പറഞ്ഞത് ചില സാങ്കേതിക കാര്യങ്ങളാണ്. പലപ്പോഴും സാങ്കേതികമായ കാരണങ്ങൾക്കപ്പുറത്ത് നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങളിൽ വരുന്ന അപാകതയും ഉദ്യാഗസ്ഥന്മാർ വേണ്ട രീതിയിൽ കാര്യങ്ങൾ നിയന്ത്രിക്കാത്തതും ഇത്തരത്തിൽ 5 വർഷം വരെ നിൽക്കേണ്ട റോഡുകൾ തകരാൻ കാരണമാണ്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽപ്പെട്ട എടവണ്ണ പഞ്ചായത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന റോഡ് നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ വേണ്ടരീതിയിൽ അല്ലാത്തതു കൊണ്ട് അവ നാട്ടുകാർ ഒരുമിച്ചുചേർന്ന് നിർത്തി വച്ച സാഹചര്യം ഉണ്ടായി. അത്തരത്തിൽ സാങ്കേതിക തകരാറുകൾ ഉണ്ട്. അതിനപ്പുറം വലിയ ഭാരിച്ച ചെലവുള്ള ഇത്തരം റോഡുകളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും കുറ്റമറ്റതാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ബി. എം. ആന്റ് എ. സി. സംവിധാനമനുസരിച്ച് ചെയ്ത റോഡുകൾ എവിടെയെങ്കിലും ഇളകിപ്പോയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതുപരിശോധിക്കാം. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഭൂരിഭാഗം വരുന്ന റോഡുകളിൽ അതുണ്ടായിട്ടില്ല. നാലോ അഞ്ചോ അല്ലെങ്കിൽ പത്തോ കിലോമീറ്ററിനു മാത്രമേ ഇതുപോലുള്ള ഗർത്തങ്ങളുണ്ടായിട്ടുള്ളൂ. അതിനർത്ഥം ഈ റോഡുനിർമ്മാണത്തിൽ എല്ലാ സ്ഥലത്തും അപാകതയുണ്ടായി എന്നുള്ളതല്ല, പക്ഷേ എവിടെയെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥരോ അല്ലെങ്കിൽ വേറെ കരാറുകാരോ അപാകതകളുണ്ടാക്കുന്നു എന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ സാധിച്ചാൽ അത് തീർച്ചയായും പരിശോധിക്കുകയും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ പേരിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എൻ. ഡി. അപ്പച്ചൻ: സർ, എൻ. എച്ച്. 212 കോഴിക്കോട് -ബാംഗ്ളൂർ റോഡിലാണ് വയനാട് ചുരം ഉൾപ്പെടുന്നത്. വയനാട് ചുരത്തിന്റെ വീതികൂട്ടലിനുവേണ്ടിയുള്ള പണി കഴിഞ്ഞ മൂന്നു നാലുമാസമായി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മഴ ആരംഭിച്ചതോടുകൂടി ആ പണി മുഴുവൻ നിർത്തി വച്ചിരിക്കുന്നു. റോഡിൽ വീതിയില്ലാത്തതുകാരണം വാഹനങ്ങൾ മണിക്കൂറുകളോളം കാത്തുകിടക്കുന്ന അവസ്ഥ ഇന്ന് നിലനിൽക്കുകയാണ്. അപ്പോൾ ചുരത്തിന്റെ പണി എത്രയും പെട്ടെന്ന് പൂർത്തീകരിച്ച് അവിടുത്തെ ഹെയർപിൻ വളവുകളൊക്കെ തന്നെ മഴ നനഞ്ഞ് ഇപ്പോൾ നാശമായി വാഹനങ്ങൾ ഗതാഗതയോഗ്യമല്ലാത്ത അവസ്ഥയിൽ നിൽക്കുകയാണ്. ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡാണിത്. അതിന്റെ പ്രവൃത്തി എത്രയും പെട്ടെന്ന് പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ, അത് വ്യക്തമാക്കാൻ പറ്റുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: അവിടെയുള്ള ജോലി യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. വാഹനങ്ങൾക്ക് തടസ്സം വരാത്ത രീതിയിലുള്ള ക്രമീകരണങ്ങളൊക്കെ നടത്തിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. സമയബന്ധിതമായി തന്നെ ആ പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിക്കാനായി ഞാനവിടെപ്പോയി നേരിട്ട് ആ പ്രവൃത്തി വിശകലനം ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്. നമുക്ക് സമയത്തിനുതന്നെ അത് തീർക്കാൻ സാധിക്കും.

ഡോ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി കഴിഞ്ഞ വർഷം 5 കോടിയിൽ ചിലാനം രൂപ കിട്ടി. പക്ഷേ അത് ഡിവൈഡ് ചെയ്ത് ഡിവിഷൻ വൈസായി കൊടുക്കുകയാണ്. ഡിവിഷൻ വൈസായി കൊടുക്കുമ്പോൾ എൻ. എച്ച്.-ലെ ഒരു പ്രധാന ഭാഗം പോകുന്ന ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ മെയിന്റനൻസ് ഇപ്പോൾ വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധിക്കപ്പെടാതിരിക്കുന്നത് കാരണം അതിന് മേൽനോട്ടം വഹിക്കുകയും പ്രൊപ്പോസൽസുണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യുന്ന നാഷണൽ ഹൈവേ ഡിവിഷൻ തന്നെ ഇല്ലാതാക്കി കൊല്ലത്തിന്റെ കീഴിലാക്കുന്നതോടുകൂടി ഇവിടത്തെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നിലയ്ക്കുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ട്. ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ വേണമെങ്കിൽ കൊല്ലത്ത് തഹസീൽദാർ ചെയ്യണം. അങ്ങനെ ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മുഴുവൻ മന്ദീഭവിക്കുന്ന, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ മെയിന്റനൻസുമെല്ലാം തന്നെ മന്ദീഭവിക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യത്തിൽ അവിടെയുള്ള അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ തടസ്സമില്ലാതെ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനും മേൽനോട്ടം വഹിക്കുന്നതിനും കഴിയത്തക്ക നിലയിൽ നാഷണൽ ഹൈവേ ഡിവിഷൻ നിലനിർത്തുന്നതിനുവേണ്ടി നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഡിവിഷൻസ് ഏതൊക്കെ വേണം, ഏതൊക്കെ വേണ്ടെന്നുള്ളത് സംബന്ധിച്ച് അന്തിമമായി തീരുമാനമൊന്നും എടുത്തിട്ടില്ല. ഡിപ്ലോയ്മെന്റിനുശേഷം എവിടെയൊക്കെ നമുക്ക് പുതിയ ഡിവിഷൻസ് വേണം, സെക്ഷൻസ് വേണം, എവിടെയൊക്കെ വേണ്ട എന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് എത്രയും പെട്ടെന്ന് തീരുമാനമെടുക്കും, മാത്രമല്ല, ബന്ധപ്പെട്ട യൂണിയൻസും അതുപോലെ എഞ്ചിനീയേഴ്സിന്റെ സംഘടനകളുമൊക്കെ അതിൽ കൂടുതൽ ഇൻവോൾവ് ചെയ്യണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടതുകൊണ്ടുമാത്രം മാറ്റിവച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ചർച്ചകൾക്കുശേഷം എത്രയും പെട്ടെന്ന് ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. എ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ പ്രധാന ശാപം സമയാസമയങ്ങളിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യാത്തതാണ്. അതുകൊണ്ട് കരാർ കൊടുക്കുമ്പോൾതന്നെ പണി പൂർത്തിയായാൽ ഒരു നിശ്ചിത കാലപരിധിക്കുള്ളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ആ കരാറുകാരൻ തന്നെ ചെയ്യാനുള്ള വ്യവസ്ഥ ഏർപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ആ വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. നിശ്ചിത സമയത്തിനകത്ത് വീണ്ടും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ആവശ്യമായി വരികയാണെങ്കിൽ അത് വീണ്ടും ആ കരാറുകാരൻ തന്നെയാണ് ചെയ്യേണ്ടതെന്ന് നിബന്ധനയുണ്ട്. അങ്ങനെ അവരെക്കൊണ്ട് ചെയ്യിക്കാറുമുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോയി: സർ, റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണി അനിവാര്യമായിവരുന്നത് വളരെ പ്രധാനമായും വാഹനങ്ങളുടെ ബാഹുല്യം കൊണ്ടാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേ 47, അങ്കമാലി ഹൈവേ ഡിവിഷൻ, എം. സി. റോഡും നാഷണൽ ഹൈവേയും സന്ധിക്കുന്ന ഒരു ജംഗ്ഷനാണ്. ഒട്ടേറെ വാഹനങ്ങൾ വന്ന് ആ റോഡ് പെട്ടെന്ന് നാശനഷ്ടമുണ്ടാവുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഒരു ബൈപാസ് അങ്കമാലിയിലുണ്ടാക്കണമെന്നുള്ള നിർദ്ദേശം കേന്ദ്ര മന്ത്രാലയത്തിന്റെ പരിഗണനയിലുണ്ടാകുകയും hindrance free land കൊടുത്താൽ ഒരു ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിക്കാമെന്ന് സർഫസ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മിനിസ്ട്രിയിൽ നിന്നും രേഖാമൂലം ഗവൺമെന്റ് ഉത്തരവ് കിട്ടിയിട്ടുള്ളതുമാണ്. അതിന് എത്രയും വേഗം നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ? ഇനി നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് കഴിയുന്നില്ലായെങ്കിൽ Roads and Bridges-നെ അത് ഏൽപ്പിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: തീർച്ചയായും, ഇത് ഗവൺമെന്റിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിലുള്ള വിഷയമാണ്.

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: സർ, Trichur to Coimbatore NH-47 കടന്നുപോകുന്നത് എന്റെ മണ്ഡലമായി കുഴൽമന്ദത്തുകൂടിയാണ്, ഏറ്റവും കൂടുതൽ റോഡപകടങ്ങൾ ഇവിടെയാണുള്ളത്. റോഡപകടങ്ങളുള്ള എൻ. എച്ച്. ഓരങ്ങളിൽ പ്രൈമറി ഹെൽത്ത് സെന്ററുകളും കമ്മ്യൂണിറ്റി ഹെൽത്ത് സെന്ററുകളും നവീകരിക്കാൻ വേണ്ടി road safety fund ഉപയോഗിക്കാം. ആ രൂപത്തിൽ എന്റെ മണ്ഡലത്തിന്റെ പരിസര പ്രദേശത്താണ് കൂടുതൽ അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത്. അതിനൊരു Trauma Care Unit അവിടെ ആവശ്യമാണ്. അതിനെപ്പറ്റി മന്ത്രി ശ്രദ്ധിക്കുമോ എന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ചോദ്യം.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. എ. കെ. ബാലന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ കൂടുതൽ ആക്സിഡന്റുണ്ടാകുന്നു, എന്താണെന്ന് അറിയില്ല. അവിടെ വഴിയോരങ്ങളിൽ ആശുപത്രികൾ വയ്ക്കുമോ എന്നുള്ളതാണ് ചോദ്യം.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: അദ്ദേഹം കഴിയുന്നത്ര തിരുവനന്തപുരത്തുതന്നെ നിൽക്കുകയാണെങ്കിൽ അവിടെ അപകടങ്ങൾ കുറവായിരിക്കും. ട്രോമാകെയറിനു വേണ്ടി ഇപ്പോൾ പല സന്നദ്ധ സംഘടനകളും വന്നിട്ട് അവർക്ക് നാഷണൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഹൈവേയിൽ ഫ്രീയായി ലാൻഡ് കൊടുത്ത് അവിടെ അത് സ്ഥാപിക്കാനും ആമ്പുലൻസ് കൊടുക്കാനുമൊക്കെയുള്ള നടപടികൾ നമ്മൾ ചെയ്തു കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. മറ്റുള്ള കാര്യങ്ങൾ ആരോഗ്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ആലോചിച്ചിട്ട് നമുക്ക് ചെയ്യാം.

ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ്: സർ, പി. ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു running contract സമ്പ്രദായം നമ്മുടെ പി. ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. അത്തരം running contract സമ്പ്രദായം നമ്മുടെ ദേശീയ പാതകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് ഏർപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോ? കഴിയുമെങ്കിൽ നമുക്ക് കിലോമീറ്റർ കണക്കിന് running contract കൊടുക്കുകയും സ്കയർ ഫീറ്റ് കണക്കിന് ഈ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ തീർത്തുകിട്ടുന്ന മുറയ്ക്ക് ബിൽ കൊടുത്താൽ മതിയാകുകയും ചെയ്യും. അത് വളരെ എളുപ്പമായിരിക്കും, അങ്ങനെ ഒരു running contract സമ്പ്രദായം ദേശീയ പാതകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണിക്ക് ഏർപ്പെടുത്താൻ സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ, അങ്ങനെ ചെയ്യാൻ കഴിയുമോ, കഴിയുമെങ്കിൽ അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ദേശീയപാതയിലെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്നതിന് ഇപ്പോൾ കരാർ കൊടുക്കുന്നതിന് മറ്റു സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങളൊന്നുമില്ല. നമ്മൾ അപ്പപ്പോൾ തന്നെ അത് ചെയ്യുന്നുണ്ട്, നമുക്കാവശ്യമുള്ള പണം ഉപയോഗിച്ചിട്ട് പിന്നീട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ നിന്ന് റീ-ഇംബേഴ്സ് ചെയ്ത് വാങ്ങുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ, ദേശീയ പാതയിൽ സമീപകാലത്ത് വളരെ ഘനമുള്ള ലോറികൾ പോകുന്നതുകൊണ്ട്, അതിനനുസൃതമായി റോഡ് നന്നാക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. എങ്കിലും ദേശീയപാതയിലുള്ള പാലങ്ങൾ, ഉദാഹരണത്തിന് വടകരയിലെ മൊരാട് പാലം, അതിന്റെ സമീപത്ത് റെയിൽവേയുടെ പുതിയൊരു ബ്രിഡ്ജിന്റെ പണി ഒന്നുരണ്ടു കൊല്ലം നടന്നു. അപ്പോൾ ആ പാലത്തിന്റെ ശക്തി നിരന്തരമായി പരിശോധിക്കാനും, അതുപോലെ വൺവേ എന്നുള്ള നിലയിലാക്കാൻ സാധിക്കുമെങ്കിൽ ഒരു പുതിയ പാലം, വാഹനങ്ങളുടെ ബാഹുല്യം മനസ്സിലാക്കി ആ ദേശീയ പാതയിലുണ്ടാക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ചുള്ള ഒരു ആലോചന നടത്തുമോ? അതിന് സുരക്ഷ സമിതിയുടെ സമിതിയുടെ സമിതിയുടെ